TC Magazine

Año 2 Nº 12
Marzo de 2004
Gentileza ACTC

ESTRATEGIA PURA

Omar Martínez volvió a plantarse firme frente a los "chivos"

MATIAS ROSSI | BUENA MADERA
TOP RACE | PROYECTO 2005

EXCLUSIVO

ESCRIBEN OMAR WILKE y ALBERTO CANAPINO

elf

Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

SUMARIO
Turismo Carretera Magazine

4/ EN FOCO - LA FIESTA DEL TC
Color y calor en una nueva presentación del Turismo Carretera, después de 26 años, en Comodoro Rivadavia.

6/ PANORAMA - ESTRATEGIA PURA
Un panorama de la carrera de Comodoro Rivadavia, con el valioso triunfo del Gurí Martínez y un resumen de los dos primeros capítulos del año.

10/ TOP RACE - PROYECTO 2005
Entrevistamos a Juan María Traverso, quien en su calidad de Presidente de Top Race, nos hace una proyección de lo que será la categoría en el 2005.

12/ DNI - BUENA MADERA
Más que una promesa del TC, una realidad y lo que dicen de él...

16/ COLECCION TC MAGAZINE
Juan Gálvez - Ford / El gran campeón de Turismo Carretera. Insuperable.

20/ TECNICA - LA IMPORTANCIA DEL NEUMATICO
Exclusivo, escribe Alberto Canapino y nos abre las puertas de la puesta a punto de autos de competición.

24/ TC PISTA - LA EVOLUCION DE LA ESPECIE
El presente y el futuro del TC Pista, una categoría que dejo de ser alternativa y hoy es paso obligado.

26/ TECNICA - FORMAS DE ENERGIA
Exclusivo, escribe Omar Wilke. Otro lujo de TC Magazine para meternos en el fascinante mundo de la preparación de motores.

28/ LA CARRERA
Toda la info de un nuevo y apasionante encuentro de Turismo Carretera y TC Pista. Pilotos, marcas, campeonatos y cronograma para seguirlo sin perder detalle.

STAFF
EDITOR: Alberto Falcón
REDACCION: Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF
FOTOGRAFIA:
Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar)
Marcelo Ranea (www.aif.com.ar)
Jorge Marchesín (www.tc-digital.com.ar)
ARTE: Vilma León - Rubén González
DIAGRAMACION: Diagrama Publicitario
ILUSTRACION: José María Villafuerte
(www.villafuerte.com.ar)
TIRADA DE ESTA EDICION: 15.000 ejemplares
Obsequio ACTC
EDITORIAL: Bogotá 162 - (1405) Buenos Aires
IMPRESION: Impresos Macri

EDITORIAL

CON LA FUERZA DE SIEMPRE

Después de cerrar un año altamente exitoso, como lo fue el reciente 2003, comenzar una nueva temporada plantea incógnitas y desafíos. Pensando en ello, no existe para el Turismo Carretera la posibilidad de "dormirse en los laureles", el dinamismo que exigen estos tiempos y el automovilismo en particular, es particularmente motivador.

Nuestros espectáculos en pista fueron excelentes, a pesar de eso trabajamos como siempre, con nuestros hombres de confianza, para modificar el reglamento técnico que rige el presente Campeonato. Nuestro objetivo era -y es- mantener y tal vez mejorar la paridad de nuestros autos y por ende, la calidad de nuestras competencias. Por ello recibimos críticas y las aceptamos, aunque en algunos casos el tono fue altisonante e inmerecido.

Nosotros no somos los dueños de la verdad y sabemos bien que, cuando caiga la bandera a cuadros de la 16ª carrera del 2004, los resultados serán inapelables para bien o para mal. Sobre ello, abrigamos las mejores expectativas con la tranquilidad de haber realizado estos cambios a conciencia, consultando a los que saben, escuchando a todos, tratando de ser justos y con total honestidad.

El camino del Turismo Carretera siempre fue arduo, pero jamás "le sacamos el cuerpo" a los desafíos que su historia nos sometió. Logramos mucho, pero queremos más. Tenemos los mejores pilotos, las más fuertes empresas nacionales y multinacionales están junto a nosotros o evaluando la posibilidad de ser partícipes a corto plazo, nuestros autos son auténticas joyas producto del trabajo de ingenieros y mecánicos argentinos, somos una fuente de trabajo para muchas familias y por sobre todas las cosas, tenemos el apoyo de nuestro público. El nos da fuerzas, en él pensamos cuando proyectamos cada paso del TC y por él trabajamos incansablemente y lo seguiremos haciendo.

Oscar Raúl Aventín

EN FOCO

Todo el color del Turismo Carretera potenciado por una colorida suelta de globos que le puso un toque distinto al mediodía comodorense. El justo marco para el calor que los sureños le pusieron a esta reinauguración del Autódromo de Comodoro Rivadavia. Más de 40.000 personas vibraron con un espectáculo único. Sobre la pista, la coupé Dodge del "Bocha" José Ciantini.

Estrategia Pura

SI HAY ALGO QUE LE CAE COMO ANILLO AL DEDO A OMAR MARTINEZ ES PISAR UN AUTODROMO NUEVO. YA LO HABIA DEMOSTRADO EN SALTA, SAN LUIS Y RIO CUARTO Y AHORA VOLVIO A GANAR EN COMODORO RIVADAVIA, LUGAR QUE NO VISITABA EL TC DESDE 1978, CUANDO GANO JUAN MARIA TRAVERSO. EL TC ENFRENTA EL REENCUENTRO PLATENSE CON LOS NOMBRES HABITUALES ENQUISTADOS EN LA PUNTA DEL TORNEO Y CON VARIAS FIGURAS HAMBRIENTAS DE NO QUEDAR AL MARGEN DE ESTE NUEVO CAPITULO DE LA CONTIENDA 2004.

No s´Olo de inaugurar circuitos sabe bien **Omar Martínez**. Este **Gurí** versión 2004 sacó a relucir en el trazado chubutense, varias dosis de sus grandes virtudes: su habilidad de estratega y calculador y esa mente fría y disciplinada. Cualidades que lo caracterizan desde hace largo tiempo y que en relación a una carrera ríspida en todo sentido, debían ser aplicadas imperiosamente. Dejó que el gasto de la carrera lo hicieran los **Chevrolet** comandados por **Christian Ledesma** y **Guillermo Ortelli** y cuando tuvo su oportunidad pegó primero.

"Estuve en el momento y lugar justos", aseguró el entrerriano parafraseando una máxima del periodismo. **"Tenía un gran auto para la segunda mitad de la carrera y preferí guardarme para el final. Estoy muy feliz por la maniobra ya que venía amargado por mi mal comienzo de año"**, agregó. Es que el **Ford** preparado por **Maxi Juárez** con motores de **Johnny Laborito** no se pudo mostrar el domingo inaugural de **Mar de Ajó** cuando había marcado la pole y **El Gurí** necesitaba imperiosamente sumar puntos gordos y no se guardó nada. Es que ya son muchas temporadas en las que pelea el campeonato hasta la última fecha y se queda con las manos vacías. Igual no se rinde y cada año renueva esperanzas y éste, obvio, no será la excepción. Dato aparte y bastante curioso es el de **Ted Cannis, Presidente de Ford Argentina**. El hombre estuvo presente en los circuitos que estrenó el **TC** y como dijimos antes fueron conquistados por el **Gurí**. ¿Será la cábala de **Martínez**? No es un dato menor.

ENEMIGOS INTIMOS

Después de las acusaciones de uno y otro lado durante la segunda mitad del campeonato 2003, algo huele mal cada vez que se cruzan **Ledesma** y **Ortelli** en la pista. El año pasado se pelearon tanto que el título se lo quedó **Tito Bessone** y en esta carrera demostraron que si siguen así la carrera se la queda otro. Para el espectáculo fue muy buena la lucha por la punta y las 40.000 personas presentes deliraron cada maniobra de los dos Chivos que dominan el TC.

El mejor rédito lo tuvo **Ortelli** con el segundo puesto. **"Estoy muy contento porque estos puntos nos vienen muy bien en función del campeonato"**, remarcó el de Salto. Y no es para menos ya que en Mar de Ajó, su quintita de verano, dominó a voluntad.

Todo lo contrario ocurre con **Ledesma**. En la primera fecha estuvo desorientado, al igual que su chasista **Christian Avila**, quien no encontró explicaciones. En **Comodoro Rivadavia** fue el más rápido en clasificación y contundente en la serie con **Ortelli** detrás, evidenciando cierta recuperación en relación al estreno de temporada. Pero tanto desgaste en la lucha de la final produjo que la goma trasera izquierda le dijera basta. Es que el circuito sureño es muy exigente y requiere un exagerado cuidado de los neumáticos.

Y ya lo escribió **José Hernández** en el Martín Fierro: Si entre hermanos se pelean los devoran los de afuera. Si bien se trata de autos con distintas atenciones, el hincha los identifica como paradigmas de la marca y, ya que son minoría, les piden a gritos que no se maltraten. Por ahora hacen

Yo soy todo pasión,
uso Firestone. Y vos?.

Firestone

oídos sordos a los reclamos. ¿O reavivan la polémica? Es un clásico este enfrentamiento fratricida y ya nadie calla las diferencias que entre ellos existen.

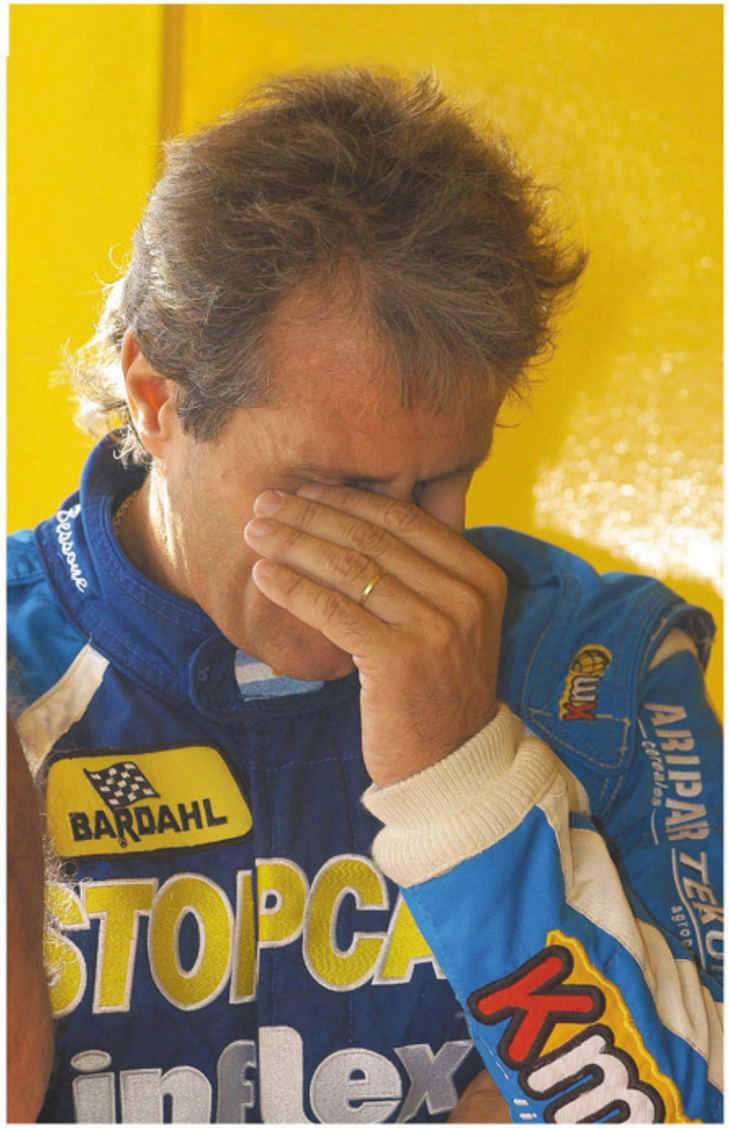
Si Christian va adelante, Guille se la pelea a muerte, **apuntan algunos.** ***No se bancan ni un poquito y Christian es capaz de frenarle en plena recta con tal que no lo pase, como hizo en Comodoro,*** acusan más duramente otros.

"Se equivocan los dos", dispara Pedersoli, casi siempre cauto pero a la vez molesto porque sus productos riñan entre sí conspirando con el resultado final.

Difícil presumir si este áspero diálogo inicial tendrá su correlato en lo venidero, pero concretamente son tiempos de reflexión para los Chivistas, en tanto disfruten de cierta liviandad en sus chasis. De otro modo no se entienden tanto los reclamos tipo: ***hay que sumar ahora, porque después con los kilos se hará difícil ganar.*** En fin.

OTRAS HISTORIAS

En la vereda de enfrente, es decir entre los Ford, reina cierta prudencia en ese aspecto. El empate en uno con sus rivales, trae cierto alivio tras el fragor inicial y entre sus empinados representantes hacen fila de cara a lo que vendrá en La Plata, circuito tan propenso a las pretensiones ovaladas. El podio obtenido por **Juan Manuel Silva**, elaborado tras el rush final sobre otro recuperado como **Rafael Verna** los ubica en posición expectante. Especialmente para el Tabo, que venía golpeado de un 2003 difícil y buscó sumar ante todo. **"No hubiera servido ir al roce para defender el tercer puesto. El año es largo y a mí me sirven estos puntos"**, justificó.



Diego Aventín fue otra de las resurreciones positivas que dejó **Comodoro**. Se despidió de su **Ford** de transición con un 5to lugar y apuesta fuerte al debut del nuevo chasis **"Estoy esperando ansioso el auto nuevo. No estuvo mal lo que conseguí, pero creo que tenía todo para estar más adelante"**, dijo el **Pumita**, que tuvo en su ex compañero **Moriatis** a un rival de fuste en la tormentosa disputa de la serie.

Eso de que en la pista no hay amigos lo cumplieron a rajatabla, en frenética pelea que terminó con el de **Lanús** despistado tras mínimo tuteo con la punta.

"Tuve un auto para ganar muchos puntos tanto en Mar de Ajó como en Comodoro pero no sumé casi nada. Me parece que voy a tener que cambiar mi estilo de manejo y volverme conservador", fue la sincera declaración del piloto de **Lanús**. Sin exagerar, luce muy dispuesto, por actitud y medio mecánico, para repetir el halago en cualquier momento. **Walter Hernández** y **Fabián Acuña** husmean la zona y mantienen pretensiones tanto como **Gabriel Ponce de León**, pero aún sin el arma necesaria para aspirar a más. El pibe de **Junín** espera estrenar un **Ford** nuevo más competitivo alistado por su chasista exclusivo **Walter Alifraco**.

MATERIAS PENDIENTES

Los usuarios de **Dodge** y **Torino** balconean la zona de la punta pero aún sin inquietar en demasía. **Ariel Pacho** dilapidó su chance de local traicionado por el motor y sólo **Traverso** pudo acomodarse y llegar sexto en la pasada carrrera. **El Flaco** eligió la cautela: **"Todavía hay que trabajar bien sobre el Torino para ponerlo en forma y pelear la punta"**, argumentó. Luce bien a tono, más allá del gaffe reglamentario que lo marginara en **Mar de Ajó**.

Entre los **Dodge**, **José Ciantini** con su flamante **Dodge** subió al podio en la primera del año y promete mas, en tanto **Norberto Fontana** sigue sin dilucidar las incógnitas de la nueva estructura motriz. Otro emblemático es el campeón **Ernesto Bessone**, perdido en la neblina. De manera inexplicable aportó poco en estas dos fechas y apuesta todo a La Plata, que lo conoce como el fondo de su casa.

"Nunca creí que comenzaríamos el año tan mal. Todo fue un problema. Confío que el auto aparecerá en La Plata y de ahí en más, en todo el año para poder retener el 1 que tanto esfuerzo nos costó", afirmó **Tito**.
También se espera más de los hermanos **Di Palma**. **Marcos** sigue sin aparecer. **Patricio** sigue fiel al **Torino** con el que insinuó algo en **Mar de Ajó** y desapareció en **Comodoro** y **José Luis** fue, hasta ahora, al que peor le fue de los tres.

Recién se repartieron las primeras cartas y el año es largo. Fue la contundencia de **Ortelli** en la primera y la estrategia de **Martínez** en la segunda los que pusieron 1 a 1 el resultado parcial del duelo histórico entre **Chevrolet** y **Ford**. Habrá que ver quien sorprende en **La Plata** y si una tercera marca se mete en la pelea.

Daniel Lannes
Notas: Ariel Bandi

PROYECTO 2005

DESDE EL BUNKER DEL NUEVO TOP RACE, JUAN MARÍA TRAVERSO SE EXPLAYÓ SOBRE SU CONCEPTO DE UNA NUEVA FORMA DE AUTOMOVILISMO, UNA VIEJA IDEA SUYA QUE VA TOMANDO COLOR Y FORMA. EN POCO TIEMPO MÁS, LA UNIDAD LABORATORIO -UN CHEVROLET VECTRA- ESTARÁ RODANDO EN PISTA. EL 2005 SERÁ SU FECHA DE DESPEGUE Y DESDE ESTAS LÍNEAS UN ANTICIPO DE LO QUE VENDRÁ.

El Flaco hace un alto en una reunión de trabajo y dispara: "Estamos bien. De a poco nos vamos afianzando entre lo que es la conducción de la categoría, el grupo que la integra y los equipos.Tenemos un parque importante de autos y los espectáculos que brinda el **Top Race** son buenos. Nuestro mayor inconveniente es el reglamento técnico de la categoría, porque al estar compuesta por autos tan dispares, existe una ficha de homologación para cada auto, lo que equivale a decir que tenemos que trabajar con 40 reglamentos diferentes. Pero estamos trabajando. De a poco, con nuestro equipo técnico, con los preparadores, con el consentimiento de los pilotos estamos buscando el equilibrio para llegar a un reglamento único que, en el futuro, va a tener una importante disminución en la potencia de los autos. El único condicionamiento que tenemos hoy en día son los circuitos, elegirlos no es fácil porque tenemos que evaluar la extensión y la infraestructura, tanto como el potencial de los autos. Un circuito le cae bien a una marca y su características y por ende, le cae mal a otra", evalúa **el Flaco** sobre el presente del **Top Race**, una categoría que pareció haber llegado a su techo y que a partir del ingreso de la nueva conducción, tiene planes y plazos concretos para cambiar diametralmente el rumbo.

COSTOS ACOTADOS

"Apuntamos a modelos de alta gama, con un costo contenido de participación y mantenimiento. Estimamos que el costo de alquiler de un motor va a estar en el orden de los 2.500 a 3.000 pesos con una duración que oscilará entre los 4.000 y 5.000 kilómetros. Nuestra intención es que duren todo el año, más allá de un pequeño mantenimiento o regulación. Los motores van a ser del tipo V6 y 3.000 cm3 y si bien van a ser de diferentes marcas, serán provistos por un único motorista. Eso lo estamos evaluando, solicitamos presupuesto en Europa y también en Argentina. Como el estudio de marcas que realizamos nos permitió saber que muchos de estos motores, a pesar de ser de diferentes marcas, disponen de muchos elementos en común (blocks, bielas, pistones, etc.) el costo de desarrollo también es muy lógico" apunta **Traverso**, desde su responsabilidad como Presidente de **Top Race**, mientras que asegura: Van a ser autos exigentes".

"En aproximadamente treinta días vamos a tener listo el reglamento y por consecuencia, una idea precisa de costos; después de eso nos sentaremos a conversar con los pilotos interesados y a firmar los convenios respectivos. Por algunas charlas que ya tuve, el interés de los pilotos es grande. Sobretodo de aquellos que ya disponen de estructuras propias y saben de costos. El hecho de tener una caja fija y sólo tres posibilidades de diferencial, reduce muchísimo los gastos y eso, los pilotos lo saben. También, es una reducción la prohibición de pruebas entre carreras; solo se admitirán pruebas comunitarias"agrega con entusiasmo **el Flaco**, mientras desordena prolijamente el escritorio de **Luis Román** en el amplio taller de **Don Torcuato** y enciende un nuevo cigarrillo.

PLAZO CONCRETO Y ENSAYOS

A **Juan María** se le notan las ganas de **"subirse"** a su idea, y agrega: "en sesenta días estimamos tener listo el primer prototipo y ponerlo en pista para hacer las correcciones que sean necesarias que, estimo, no serán muchas. Vamos a evaluarlo a fondo, lo voy a probar yo y también los otros pilotos para que cada uno nos de su parecer, su opinión respecto al rendimiento del auto". Lógicamente, la amplitud del proyecto va más allá de la técnica de sus autos. "La categoría será proveedora de muchos elementos que nos aseguren que no pueda haber alteraciones o modificaciones (encendido, inyección, etc) y también de muchos otros que nos permitan reducir los costos de construcción de los autos (pedaleras, instrumental, etc.). Tendremos una importante disponibilidad de repuestos en los autódromos y eso va a ser importante en el costo anual de participación que, calculo, estará en el orden de los 150.000 pesos. Es nuestra intención que el costo de alquiler del motor sea absorbido por la categoría en calidad de prima de partida y si es posible, que se sumen otros costos fijos como los neumáticos que, por el momento, es una de las pocas cosas que no tenemos decididas, eso dependerá del acuerdo comercial que podamos realizar", cierra **Juan María Traverso** que, sin disimular sus expectativas, vuelve a la reunión con **Alejandro Urtubey** y **Horacio Agulla**, con quienes tiene a cargo el presente y el futuro del **Top Race**. Un horizonte que tendrá en pista modelos tales como **Ford Mondeo**, **Chevrolet Vectra**, **Peugeot 406**, **Volkswagen Passat**, **Mercedes Benz**, **BMW**, **Audi** y **Renault Laguna**, los cuales, seguramente, estarán tripulados por los mejores pilotos argentinos, e inclusive, la posibilidad de desarrollar algunas de sus competencias en trazados callejeros. Algo así como volver a las fuentes, como aquel inicio rutilante del **Top Race** que ahora se renueva y se potencia.

Textos y fotos: Alberto Falcón

> "...los autos van a disponer de una potencia que estimamos entre los 350 y 370 HP y por ende, esa relación peso-potencia, va a exigir un muy alto nivel conductivo de los pilotos."

DNI

MATIAS ROSSI

BUENA MADERA

El pibe se acercó despacito hasta el box de **Traverso**, casi como pidiendo permiso. Había terminado la carrera de **Comodoro Rivadavia**, la gente invadía el sector y quizás cualquier desprevenido hubiese pensado que era uno de los tantos que pretendía lograr un autógrafo o sacarse una foto con el veterano ídolo, solo que iba vestido de piloto y con sonrisa tímida. El diálogo fue lo suficientemente breve y reservado como para que **el Flaco** se sorprendiera. *"Vine a saludarte porque sos mi ídolo y porque me encantó correr tan cerca tuyo"*, disparó **Matías Rossi**. Ese que llegó al podio en **Mar de Ajó** y que en Comodoro se encargó de hacer transpirar un poco más de la cuenta al cincuentón referente del TC. *"Quería saber si en algún momento lo había molestado, correr adelante o atrás de un tipo como él te enseña mucho"*, remarcó.

Cero demagogia y mucho de humildad para un pibe que en Abril próximo cumplirá 20 años y que acumula una frondosa y exitosa carrera deportiva en karting (debutó a los 12 años, obtuvo decenas de victorias, logró tres títulos metropolitanos, y llegó a participar de los Mundiales de Portugal y Canadá) y monoplazas y que ahora escribe sus primeros capítulos, con trazo importante, en la historia del **TC**. Un **TC** al que desembarcó casi como el paso lógico tras una, frustrada participación internacional luego de haberse consagrado como monarca de la **Fórmula Súper Renault** en 2002. No había escalón para seguir ascendiendo y la **Fórmula Toyota Atlantic** parecía una alternativa, pero el descalabro económico del dólar lo frenó. Uno más de tantos talentos de exportación que en definitiva quedaba en el camino ante la ceguera oficial. Una ceguera que no tuvo **Alberto Canapino** cuando comprobó que había potencial en ese pibe de acné incipiente.

"Roberto Alonso, mi manager, fue quien me acercó a Canapino. Lo convencí de que me viniera a ver en una prueba de karting y después me invitó a hacer una prueba con el Falcon del Gurí Martínez. Y anduve bastante bien", aclara, como si hiciera falta.

El romance había sido inmediato, el 2003 lo encontró sobre un flamante **Chevy** y en pocas carreras dio buenas señales. La historia reciente es conocida, escoltando a **Ortelli** en la apertura 2004 cerrando la fiesta chiva y el reconocimiento de una hinchada enfervorizada.

"Me pone contento que la gente me reconozca por el hecho de haberles llevado una alegría. El público del TC es increíble y la repercusión que tiene andar bien en esta categoría dura bastante, eh?. Pensar que hay gente que cuando me ve todavía se acuerda del podio que obtuvimos en Mar de Ajó, eso es muy fuerte para alguien como yo", asegura. Caso curioso, cuando menos, para un tipo templado al calor de las victorias en otras categorías, pero claro, en el **TC** siempre es distinto. *"Es así, pasa que en la Argentina los monopostos no tienen demasiada trascendencia, a la gente no les gusta el auto de fórmula. Pero eso ya fue, francamente ahora me encantaría convertirme en un referente de la marca Chevrolet. Que el hincha te siga es bárbaro porque significa que le estás dando lo mejor de vos"*, dice sin falsa modestia.

Suena coherente, elige con cuidado las palabras sabiendo que este romance recién comienza y le sobra dignidad para reconocer que todavía hay mucho que aprender. Eso de andar mezclado con los grandes del **TC** le abre un abanico de conocimientos que de ninguna manera piensa desaprovechar y, de paso, advierte: *"El objetivo es terminar entre los 10 primeros del campeonato. No me obsesiona pensar en el triunfo, por ahora es sólo un sueño, pero creo que en la scondiciones que estamos no puedo descartar que llegue pronto"*.

Y será cuestión de tiempo nomás para lograr la maduración justa. O no, quién sabe. En todo caso habrá que creerle a su ídolo, **el Flaco**, cuando asegura que tiene todo para andar muy bien en el **TC**. *"Va fuerte y muy seguro arriba del auto, no hace macanas. Es candidato"*. Y si él lo dice.

DINAMOTOR®
INYECCION GNC
1° EN GNC EN ARGENTINA Y EL MUNDO.

MATIASROSSI sedicedeél

EMILIOSATRIANO

"Es muy rápido con una adaptación sensacional al auto. Es muy frío en carrera y tenemos un muy buen diálogo abajo del auto. Sabe transmitir lo que siente al girar como pocos. No le molesta moverse con tipos de experiencia y está haciendo un fogueo que le viene bárbaro. Quiero resaltar, aparte de sus condiciones como piloto, su calidad humana".

PABLOSATRIANO

"No tengo gran contacto con él pero puedo opinar perfectamente que es un piloto muy fino y seguro que no rompe nada. Sin dudas es la mejor aparición joven del TC de los últimos tiempos y dentro de dos o tres años, una vez afianzado, va a ser un referente de la categoría. Tiene todas las condiciones conductivas para sobresalir y tengo plena confianza en que no las va a desaprovechar".

ALBERTOCANAPINO

"Cuando uno hace la relación entre la poca edad que tiene y su corta experiencia en el TC se puede llegar a la conclusión de que tiene un futuro enorme. Es un chico que no tiene defectos. Hace todo bien y lo importante es que tiene códigos para correr y nunca lo vas a ver haciendo una mala maniobra. Y lo normal sería todo lo contrario. Para mí corre como los grandes".

La familia se agranda.
Y sigue haciendo historia.

En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.

Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.

TANQUE DE GRANOS
con capacidad de 6.100 litros / 4.880 kg, con sinfin transversal horizontal en todo el fondo de la tolva con válvulas de regulación de descarga.

PLATAFORMA FLEXIFULL
de 28 pies, con basculante que permite inclinar la plataforma hasta 450 milímetros en los extremos, mediante sensores eléctricos.

CABINA
Montada sobre tacos de goma, separada de la tolva, con aislación acústica y parabrisas curvo tonalizado.

CONFORT
Columna de dirección rebatible, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado y radio pasacassette.

COMANDOS
Completa y moderna consola equipada con pantalla de cristal líquido, al alcance de la mano del operador.

VASSALLI FABRIL S.A.
Una familia de grandes máquinas. Y de grandes logros.

Ruta Nacional 33 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1603 - C.C.2046 - Telefax: (03465) 421700/018/023
(2630) Firmat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar

COSECHADORAS VASSALLI

ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA

ACTC

ARGENTINA

COLECCION

TC Magazine

JUAN GALVEZ

FORD

CAMPEON ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

1949-1950-1951-1952-1955-1956-1957-1958-1960

FOTO: ANGEL H.

VILLAFUERTE

EL GRAN CAMPEON

No tenía un año cuándo él se fue. No pude verlo correr, pero aprendí a quererlo y admirarlo a través de mi padre que, mientras escuchabamos las carreras, me contaba de sus hazañas: "fue nueve veces campeón de **Turismo Carretera**", "ganó cinco Grandes Premios", "era mucho más rápido que **Oscar**", "mecánico y piloto, de los que ya no quedan" "murió ganando..." solía repetir.

Será por eso que hoy, el amor por el **TC** sigue trasmitiéndose de generación en generación, de padres a hijos, a través del afecto, de las viejas historias, de sus incomparables leyendas, entre las cuales, sin duda alguna, **Juan Gálvez** ocupa un lugar preponderante: el máximo **Campeón de la Historia del Turismo Carretera**, nada menos.

Su vida se escapó mientras ganaba la **Vuelta de Olavaria** del '63, tenía a la vista a los **Hermanos Emiliozzi**, sus grandes rivales, y ya les ganaba por tiempo. La caja de cambios lo complicó en una curva que, en otras circunstancias, no hubiera significado mayor compromiso para su talento. Para su incomparable talento...

Su inconfundible bigote remataba un rostro serio, que solo se permitía la broma o la risa cuándo el trabajo era concluido a tiempo. Allí se permitía bromear con sus auxilios y también, "meter mano" en el motor de algún rival que se lo solicitaba. Era veloz y aguerrido detrás del volante, tanto que prefería abandonar a salir segundo. Eso marcaba el retorno al taller y el inmediato desarme del motor para saber que cosa no había funcionado como él esperaba.
Marcaba el rumbo como preparador; si alguien averiguaba adonde **Juan** mandaba a fabricar un árbol de levas, a los pocos días una legión de rivales seguía su camino. Claro que no sabían que **Juan** acostumbraba a encargar sus elementos en dos o tres lugares diferentes y muchas veces, recurrir a una tercera o cuarta opción para despistarlos. O bien, en una largada complicada, sus adversarios solían esperar hasta último

momento para ver que neumáticos calzaba **Juan**, quién astutamente elegía una opción cualquiera y un par de kilómetros después de largar, se paraba al borde del camino para cambiarlos por los más aptos.

Las puertas cerradas en su taller eran una marca registrada. Nadie sin su expresa autorización podía entrar al "santuario de la velocidad". En esa regla, la única excepción era **"Pocholo" Rodríguez** (por aquél entonces preparador de **Carlos Menditeguy**) quién era su amigo y a quién **Juan** le dispensaba su máxima confianza. En ese mismo taller, en el cual el tazón de mate cocido a las cuatro de la tarde era una tradición, una pared lucía extraños trofeos: clavos, monedas, tornillos... que en las horas previas a la largada de un **Gran Premio**, sus hijos solían tragarse y luego de las corridas, el susto y la extracción de rigor, pasaban a formar parte de su colección.

Juancito, que le escapaba al rumor de los hoteles, se inquietó por el mal tiempo y desde la quinta de **Loma Negra** dónde se alojaba, se dirigió a la **"capital del cemento"** para dialogar con las autoridades de las prueba y saber si se largaría finalmente la prueba dominical. Al fin de cuentas, el barro era un viejo conocido que bien podía obrar en su favor en su retorno a la ruta. La decisión positiva llegó en la mañana del soleado domingo. Entonces, **Juancito**, el preferido de mamá **Nelly Gálvez**, llevó su cupecita azul y roja hasta la caravana que se aprestaba a largar. Caminó incesantemente la distancia que lo separaba de su auto hasta el alambrado, estrechó centenares de manos y sincronizó su reloj con el del oficial deportivo **Alejandro Marón**. Más tarde, se hundió en su butaca, en la primera vuelta superaba a los **Emiliozzi** por 1m46s, en la segunda por 1m39s y después... todo fue silencio y pesar. **Juancito** ya había partido. Aquél que había debutado como acompañante de su carismático hermano **Oscar**, que fue su socio y su más duro rival. Se fue ganando... como los grandes... como el más grande.

AF.

TODOS SUS TRIUNFOS

Fotos archivo personal Héctor Díaz

19-20 Feb-49	Vuelta de Santa Fe
17-04-49	Premio Mar y Sierras
7 -8 May-49	Vuelta de La Pampa
11 y 12 Jun-49	Vuelta de Entre Ríos
5-27 Nov-49	Gran Premio Argentino
06-01-50	1000 Millas Argentinas
23-04-50	5º Premio Mar y Sierras
30-04-50	Viñas y Sierras-Mendoza
1 - 10 Dic-50	Gran Premio Argentino
11-02-51	Circuito La Tablada - Córdoba
30-09-51	Doble Vuelta de Rojas
20 Oct-4 Nov-51	Gran Premio Argentino
16-12-51	1000 Millas Argentinas
09-03-52	Circuito La Tablada - Córdoba
30-03-52	Premio Mar y Sierras
04-05-52	Viñas y Sierras
21-09-52	Premio Ciudad de Casilda
07-12-52	3ª Vuelta de Tandil
05-04-53	Premio Vendimia - Mendoza
10-05-53	Viñas y Sierras - Mendoza
02-08-53	Premio Ciudad de Rafaela
08-08-53	Autódromo de Bs.As.
30-08-53	Doble Vuelta de Rojas
26-09-53	Autódromo de Bs.As.
11-12 Oct-53	Vuelta al Valle del Chubut
28-02-54	Vuelta de Olavarría
10-11 Abr-54	Vuelta de Santa Fe
15-08-54	Autódromo de Bs.As.
14-11-54	Doble Vuelta de Rojas
07-08-55	Premio Ciudad de Rafaela
28-08-55	1000 Millas Argentinas
11-09-55	Vuelta de Tres Arroyos
16-10-55	500 Millas Mercedinas
30-09-56	1ª Vuelta de Laboulaye
18 Nov-2 Dic-56	Gran Premio Argentino
24-03-57	Vuelta de Santa Fe
21-04-57	Premio Mar y Sierras
05-05-57	Vuelta de Río Cuarto
25-08-57	Vuelta de Hughes
08-09-57	Vuelta de Tres Arroyos
22-09-57	500 Millas Mercedinas
15-16 Mar-58	Vuelta de Santa Fe
13-04-58	Premio Mar y Sierras
22-06-58	Vuelta del Oeste - Junín
6-14 Dic-58	Gran Premio Argentino
19-07-59	Vuelta de Villa Carlos Paz
30-08-59	Vuelta de Nueve de Julio
03-04-60	Premio Mar y Sierras
08-05-60	Vuelta de La Pampa
22-05-60	Vuelta de Arrecifes
26-06-60	Vuelta de Rojas
07-08-60	Vuelta de Hughes
04-09-60	1000 Millas Argentinas
02-10-60	500 Millas Mercedinas
23-10-60	Vuelta de Pehuajó
17-06-62	Vuelta de Laboulaye

Paseo triunfal al término de las 1000 Millas de 1955.

Con los hermanos Emiliozzi, sus grandes rivales, en el taller y en la pista.

...sin duda alguna, Juan Gálvez ocupa un lugar preponderante: el máximo Campeón de la Historia del Turismo Carretera, nada menos.

Su último triunfo en un GP (1958) y su arribo triunfal al autódromo de Buenos Aires.

Juan y el inefable Oscar, hermano, socio, rival...

ALBERTO CANAPINO NOS ABRE LAS PUERTAS A LOS TEMAS MÁS RELEVANTES Y DESTACADOS DEL MUNDO DE LOS AUTOS DE COMPETICIÓN, UN TEMARIO QUE INTEGRA LOS CURSOS DE PREPARACIÓN DE AUTOS DE COMPETICIÓN DICTADOS POR INTERNET Y DE FORMA PRESENCIAL JUNTO A LA UTN, FACULTAD REGIONAL GENERAL PACHECO.

DESDE ESTA SECCIÓN PROPORCIONAREMOS UN PUNTO DE ENCUENTRO DEL ENTUSIASTA, EL HINCHA Y EL AFICIONADO DEL AUTOMOVILISMO. EN ESTA PRIMERA ENTREGA, PRESENTAMOS EL TEMA "LA IMPORTANCIA DEL NEUMÁTICO", LA PRIMERA DE UNA SERIE DE NOTAS TÉCNICAS QUE PUBLICAREMOS DURANTE TODO EL AÑO.

LA IMPORTANCIA DEL NEUMATICO

1 *Los neumáticos son la principal fuente de fuerzas y torques que permiten mantener el control y estabilidad del vehículo, soportan además del peso del vehículo todos los esfuerzos generados por las imperfecciones de la pista, fuerzas de tracción, frenado y doblado, como así también las fuerzas aerodinámicas generadas por la interacción del vehículo en movimiento y el aire. A cambio, imponen resistencias a la rodadura y al avance, generan torques en el sistema de dirección y consumen potencia por calentamiento. Razones éstas, más que suficientes para entender al comportamiento del neumático como una clave en la performance de un vehículo de competición, no encontraremos ninguna otra pieza en un automóvil de competición que por sí sola pueda variar de manera tan substancial la performance del mismo. Sus características tienen fundamental importancia tanto en el diseño como en la puesta a punto del vehículo.*

LA COMPLEJIDAD DEL NEUMATICO

Cuando un auto entra a una curva con una velocidad y radio de giro determinados, estos factores junto con el viento definen la fuerza que tendrán que realizar los neumáticos contra la pista para que el auto mantenga la trayectoria deseada. Hasta aquí el análisis aparenta ser sencillo, pero es aquí donde comienzan las complicaciones, dado que el auto está doblando, el peso del mismo no se distribuirá uniformemente entre los cuatro neumáticos, sino que cada uno tendrá su propia carga debido al peso como así también a la carga aerodinámica; debido a estas diferencias de cargas, los neumáticos ejercerán distintas presiones sobre la pista, como así también, tendrán diferentes tamaños sus parches de contacto. Estos últimos dependerán no sólo de la carga vertical sino también entre otros del ancho, radio y presión de inflado de cada neumático. No obstante, otros factores como las características del compuesto, temperatura de la pista y temperatura del neumático, alterarán las características y comportamiento del mismo.

Debido al gran número de factores propios y externos detallados anteriormente que afectan el comportamiento de un neumático, la complejidad para el estudio de su comportamiento es tal que debemos aislar cada una de sus características para analizarlas por separado y poder, de esta forma, adquirir una idea conceptual clara de sus relevancias, dependencias, efectos y principales causas.

En el presente artículo nos dedicaremos a analizar el desgaste de los neumáticos, como así también a la lectura de los mismos, para lograr una óptima puesta a punto del vehículo.

DESGASTE

Es de público conocimiento que el desgaste de los neumáticos es notorio e influye por sobre manera en el rendimiento de un automóvil de competición; todos sabemos que a pesar de los retardos introducidos, son muchas las competencias en que se detiene a los vehículos a fin de recambiar los mismos. A ésto, sólo puedo agregar que el desgaste responde aproximadamente a una cuarta potencia de la velocidad de giro, es decir, que si se duplica la velocidad de giro de una curva, se cuadriplica la fuerza lateral que tendrán que ejercer los neumáticos contra la pista y se hace dieciséis veces mayor el desgaste de los mismos.

Esto justifica la popular frase "está cuidando gomas", cuando un piloto comienza a transitar las curvas a velocidades levemente inferiores. Una disminución al 90% de la velocidad en las curvas produce una disminución al 81% de la fuerza lateral y una disminución al 65,6% del desgaste de los neumáticos.

PARATENERENCUENTA

"LOS NEUMATICOS SE DESGASTAN MAS POR FRENADO QUE POR ACELERACION."

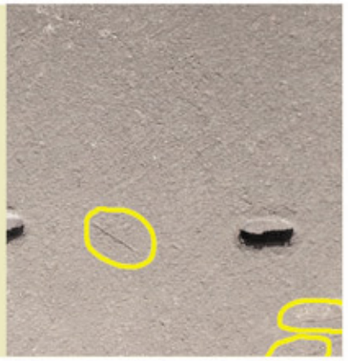
2 *No busco describir hechos conocidos, sino mostrar aquello que a simple vista no se ve y requiere de experiencia previa. Con este fin les presento el tipo de neumático correspondiente a la categoría de TC que utilizaremos para completar la siguiente secuencia, en busca de detalles y patrones que nos permitan realizar una evaluación del comportamiento y puesta a punto del auto, para luego decidir los futuros ajustes a realizar.*

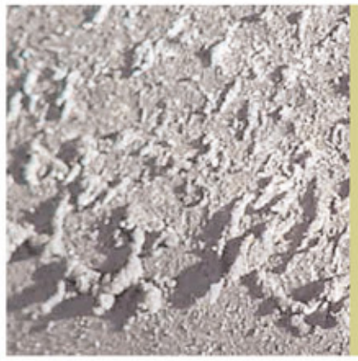
3 *A continuación analizaremos el neumático de la fotografía.*
Si bien hay mejores posiciones para observar un neumático, ésta es en la que se lo ve cuando está colocado en el auto por tratarse de un neumático izquierdo.

La zona blanca es producto de la suciedad que se le pega en la entrada a boxes, no ocurriendo en la parte externa del neumático dado que a bajas velocidades ésta se encuentra despegada del piso debido a la comba negativa empleada
Los "agujeros" se llaman testigos, permiten medir el desgaste del neumático, brindando información acerca del espesor de caucho restante.

4 *La distribución de los testigos se alterna entre la parte interna y externa del neumático, para de esta forma permitir establecer el desgaste en todo el ancho de la banda de rodadura.*
Aquí podemos apreciar no sólo que aún queda caucho, sino también que el neumático está trabajando a una temperatura adecuada y tiene buen grip. Esta conclusión surge de la aspereza o rugosidad que podemos apreciar en la superficie, siendo ésta producto de los pequeños pedazos de caucho que se van arrancando por adherencia en la pista.

5 *Por el contrario, en esta foto podemos apreciar que si bien queda caucho, la superficie se encuentra sumamente lisa y por lo tanto el grip es considerablemente menor al óptimo para este neumático.*
La falta de grip puede provenir por falta de temperatura o como es el caso en cuestión, por terminación de la vida útil del compuesto, la cual se detecta por la presencia de pequeñas marcas o rayas por así decir. Este envejecimiento prematuro del compuesto surge como consecuencia de la acumulación de ciclos de calentamiento y enfriamiento del neumático.





8 *Cuando estamos analizando la superficie, tampoco tenemos que malinterpretar las rugosidades. En esta foto se aprecian rollos de caucho casi totalmente desprendidos del neumático, no se trata de zonas que han estado muy adheridas a la pista porque sino hubieran quedado en ella. El caso es todo lo contrario, son restos de caucho que están sueltos en la pista y el piloto los ha estado levantado por describir trayectorias incorrectas. Esta suciedad disminuye la superficie adherida y por lo tanto el grip.*

6 *Otra señal que tiende a confundir es el caso de rajaduras a lo ancho del neumático como la que podemos ver, ésta es producto del trabajo en la unión de las telas y no afecta el grip ni ninguna otra característica del neumático*
Es bueno agregar que estamos en presencia de un caso que al menos en la última vuelta trabajó frío, ya que no se observa buen grip pero tampoco hay envejecimiento del compuesto ni falta de caucho.
Figura 6 (Fig6.tif)

EL OBSERVAR Y ANALIZAR EL COMPORTAMIENTO DEL NEUMATICO TIENE UNA RELEVANCIA FUNDAMENTAL EN LA PUESTA A PUNTO DE UN AUTOMOVIL DE COMPETICION.

Debo destacar que si no se cuenta con un equipo de captura de datos a bordo, el desgaste de los neumáticos es la principal fuente de información del comportamiento del auto de competición y aún existiendo dicho equipamiento resulta un inigualable complemento.

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com

9 *Otra textura, quizás la más importante de todas en los últimos refinamientos de la puesta a punto, es ésta que si tengo que compararla o describirla sostendría que se asemeja al oleaje de un lago. Indica que hay un exceso de deriva en las curvas, por lo tanto tenemos un auto sub-virante ("se va de trompa") si se la detecta en la rueda delantera o un auto sobre-virante ("se va de cola") si la rueda corresponde al tren trasero.*

7 *Vamos a poder detectar exceso de temperatura, en forma de pequeños cráteres que se forman por la evaporación del compuesto con que el caucho va adherido a las telas. El gas generado escapa a través de pequeños volcanes que se forman en la banda de rodadura del caucho, y que posteriormente conforman dichos cráteres.*

10 *También a la hora de la puesta a punto, mediante la detección de desgaste sobre el lateral externo de la rueda mayormente exigida en las curvas, podremos diagnosticar falta de presión o falta de comba negativa.*

Canapino
www.canapino.com
• Cursos
• Servicios
• Compras On-Line
• Concurso "Subite a un TC"
Evolución permanente en alta competición

Aguas Argentinas

LA EVOLUCION DE LA ESPECIE

De una temporada a otra, la evolución del Turismo Carretera es cada vez más notoria. Y la presente temporada no parece ser la excepción. Por la calidad de los autos -su presentación y performance- y el potencial de sus pilotos. En estas dos primeras carreras del año (Mar de Ajó y Comodoro Rivadavia) el TCP ofreció sus habituales muy buenos espectáculos, a lo cual le sumó una interesante lucha de marcas. En principio, los clásicos rivales (Ford y Chevrolet) supieron repartirse equitativamente clasificaciones, series y hasta récords de vuelta, en cambio, a la hora de los "puntos gordos", fue Chevrolet quien prevaleció gracias a las circunstancias deportivas propias de las carreras.

En la costa argentina, Laureano Campanera se alzó con una justa victoria casi sobre el final (luego de un toque de Guillermo Castellano a Maximiliano Juan) en tanto, en el sur argentino, fue Sebastián Diruscio quien se llevó un triunfo luego del abandono de Federico Lifschitz su perseguidor, quien desertó por culpa de un neumático.

Lo antedicho no le quita méritos a los triunfadores y mucho menos a una categoría que gracias a sus firmes raíces, sigue aumentando su potencial. En definitiva, esta nueva alternativa suma un condimento más, que tal vez no sea fácil mantener. La "armada" del óvalo es poderosa en número, pero los oponentes del chivo están bien plantados y amenazan con una lucha cerrada.

Entre los primeros, y bien experimentados, se plantan como candidatos Maximiliano Juan, Martín Piccini, Federico Lifschitz, Darío Lacette, Próspero Bonelli, Walter Sotro, Mauro Pichini y Esteban Piccinin. Por el lado de las huestes del Chivo, Sebastián Diruscio, Laureano Campanera, Guillermo Castellano, Diego De Carlo y Roberto Marcilese, serán seguramente protagonistas. En este marco, no se puede descartar a Sergio Poggi (ya ganador con el Dodge) y Pedro Dandlen, primer piloto promocionado del Desafío Ford, y también usuario de la marca.

Si bien queda mucho camino por recorrer en función del presente campeonato, el Turismo Carretera Pista dejó de ser una alternativa y es hoy en día, un camino firme y obligado para quienes llegar a la máxima. No en vano, la creación de la novel TC Pista división Top Race, es hoy la alternativa para quienes por medios, experiencia o performance, no entran en los requisitos que exige el TC Pista actual.

A.F.

FORMAS DE ENERGIA

A PARTIR DE ESTA EDICIÓN NOS INTERNAREMOS EN LOS SECRETOS DE LA PREPARACIÓN DE MOTORES DE COMPETICIÓN. MERCED A LA GENTILEZA DE OMAR WILKE, QUIÉN EN CONJUNTO CON JORGE PEDERSOLI DESARROLLÓ EL CURSO "PREPARACIÓN DE MOTORES", ACERCAREMOS A TODOS NUESTROS LECTORES ÁVIDOS DE INFORMACIÓN TÉCNICA, UNA SERIE DE ENTREGAS SUCESIVAS PARA ENTENDER UN POCO MAS EL FANTÁSTICO MUNDO DE LOS FIERROS. PARA SEGUIRLO Y DISFRUTARLO CON MAS INTENSIDAD.

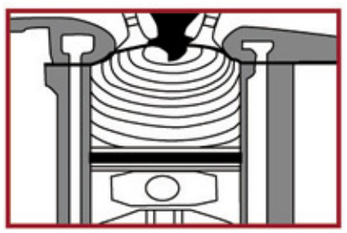
ENERGIA

Energía como definición, es la capacidad de realizar trabajo. Nuestros automóviles requieren una cantidad de energía para desplazarse sobre el pavimento, ¿pero cuánto? Si el pavimento es plano, para mantener una velocidad, usará menos energía que si está subiendo una pendiente o acelerando.

La energía tiene dos formas diferentes: **CINETICA** y **POTENCIAL**.

LA ENERGIA CINETICA ESTA CARACTERIZADA POR EL MOVIMIENTO.

LA ENERGIA POTENCIAL ES LA QUE NO ESTA ACTIVA.



El combustible es un ejemplo de energía potencial, en su estado normal no entrega energía, pero cuando se combustiona produce suficiente energía para propulsar un motor.
La combustión de un hidrocarburo y aire produce energía en forma de calor, sonido, luz y presión; el calor es generado por la combustión, lo mismo que la luz y el sonido. La presión es generada por la dilatación de los gases remanentes de la combustión al ser calentados por el rápido quemado de la mezcla aire combustible en un recinto cerrado. Esta presión es la que genera el movimiento del pistón.

POTENCIA

Hace casi cuatro siglos, **James Watt** desarrolló la idea de cómo determinar la potencia que podía entregar un caballo, en tiempo, distancia y fuerza. Para establecer el **HP** (HORSE POWER: Caballo de Potencia), midió la distancia que podía recorrer en un minuto un caballo levantando con una polea, un peso de 330 libras (149,5 kg.) y determinó que esa distancia era de cien pies (30,48 mts) con lo que dedujo la siguiente fórmula:

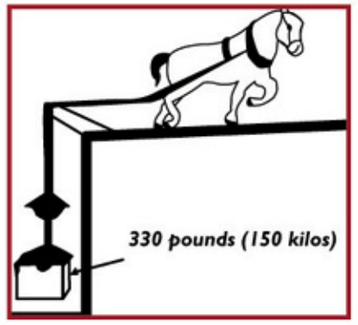
$$\text{POTENCIA (HP)} = \frac{\text{FUERZA (Libras) x DISTANCIA (Pies)}}{\text{TIEMPO (Minutos) x 33.000}}$$

Con el advenimiento del sistema métrico decimal se buscó una medida equivalente y se estableció el Caballo Vapor CV, cuya definición es la siguiente:

1 CV = 75 KG X 1 M O TAMBIEN 1 CV = 0,9863 HP
1 SEG 1 HP = 1,0139 HP

En la actualidad, la potencia se expresa en Kilowatt (Kw), y la equivalencia es:

1 CV = 0,7355KW O VICEVERSA 1 KW = 1,36 CV



En un motor, la potencia viene dada por la energía (torque o par motor) entregada en el eje en la unidad de tiempo. En el cálculo de potencia, la **FUERZA** realizada y la **DISTANCIA** recorrida por el caballo en un determinado **TIEMPO** son completamente análogas con el **TORQUE** o **PAR MOTOR** (Mt) en el eje del motor a un determinado **NUMERO DE REVOLUCIONES POR MINUTO** (n).

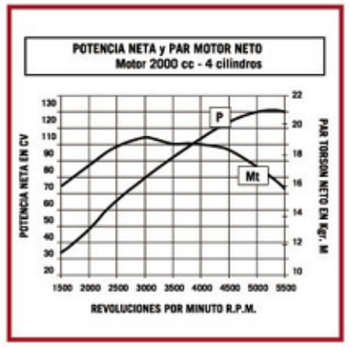
POTENCIA (HP) = Mt (Lb pié) x n (RPM) donde: Mt viene dado en libras por pié.
5252
POTENCIA (CV) = Mt (Kg.m) x n (RPM) donde; Mt viene dado en kg. por metro.
716,2
POTENCIA (Kw) = Mt (Nm) x n (RPM) donde: Mt viene en Newton por metro.
9550

De estas definiciones, surge naturalmente que si queremos aumentar la **POTENCIA**, debemos aumentar el **PAR MOTOR (TORQUE)** o las **RPM** (velocidad de rotación) del motor o ambas cosas, mejor aún.

En la generación de la potencia de un motor, existen pérdidas de energía en forma de calor y por fricción que debemos minimizar, para conseguir la máxima potencia utilizable o neta.

Otro concepto importante, es la llamada **POTENCIA ESPECIFICA**, que esta referida a la cilindrada, y los valores máximos para motores sin sobrealimentación son:

PeF1 = 295 CV/litro, para un auto F1 del 2001 (885 CV a 18.800 rpm y 3000 cc
PeTC2000 = 145 CV/litro, para un TC2000 (290 CV a 8200 rpm y 2000 cc)
PeTC = 117 CV/litro, para un TC de hoy (352 CV a 8200 rpm y 3000cc)



Por definición, la cilindrada es el volumen barrido por el o los pistones en un motor durante el giro completo del cigueñal (revolución).
Si aumentamos la cilindrada, manteniendo la potencia específica, aumentaremos proporcionalmente la potencia del motor.

A continuación presentamos las dos curvas características del motor más importantes: **CURVA DE PAR NETO (TORQUE) Mt y CURVA DE POTENCIA NETA** en el eje.

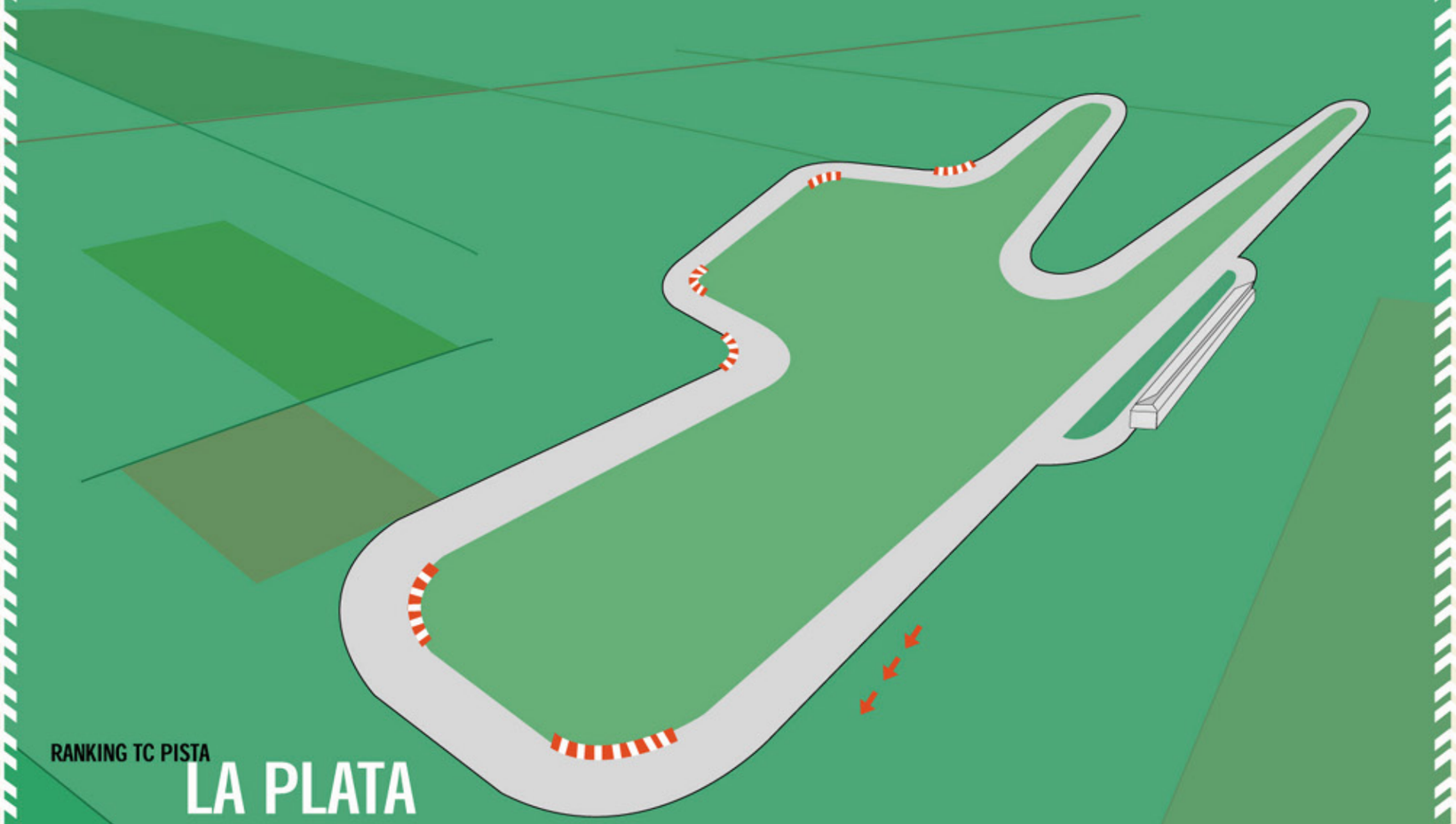
Omar Wilke

campotodo
Donde está el productor, está Campotodo.
www.campotodo.com
General Villegas
Lincoln
Coronel Pringles
Pergamino
General Pico
Santa Rosa
Trenque Lauquen
Guaminí
Carhué
Coronel Suárez
Tandil
Capital Federal

Firestone es pasión.
Fires

Firestone es seguridad.
tone

LA PLATA



1	BESSONE ERNESTO	Dodge
2	LEDESMA CHRISTIAN	Chevrolet
3	ORTELLI GUILLERMO	Chevrolet
4	MARTINEZ OMAR	Ford
5	AVENTIN DIEGO	Ford
6	SILVA JUAN MANUEL	Ford
7	ACUÑA FABIAN	Ford
8	DI PALMA PATRICIO	Torino
9	PACHO ARIEL	Torino
10	PONCE de LEON GAB.	Ford
11	RAMOS EDUARDO	Ford
12	TRAVERSO JUAN M.	Torino
14	OCCHIONERO ALEJ.	Ford
15	ETCHEGARAY MIGUEL	Ford
16	VERNA RAFAEL	Ford
17	TANONI OMAR	Chevrolet
18	MORIATIS EMANUEL	Ford
19	DI PALMA MARCOS	Chevrolet
20	GIANINI JUAN PABLO	Ford
21	MINERVINO LUIS	Chevrolet
22	HERNANDEZ WALTER	Ford
23	FONTANA NORBERTO	Dodge
24	IGLESIAS FERNANDO	Ford
25	MARTIN HENRY	Ford
26	TADEI GUSTAVO	Ford
27	URRETAVIZCAYA ROB.	Ford
28	CATALAN MAGNI JULIO	Dodge
29	RICCIARDI JOSE LUIS	Ford
30	SALERNO RUBEN	Dodge
31	CINGOLANI DANIEL	Ford
32	DI PALMA JOSE LUIS	Chevrolet
33	BALZANO JAVIER	Chevrolet
34	ALTUNA MARIANO	Chevrolet
35	PISANDELLI JUAN C.	Chevrolet
36	HERMOSO FABIAN	Ford
37	ALAUX SERGIO	Chevrolet
38	BISCEGLIA CLAUDIO	Chevrolet
39	LOPEZ OSVALDO	
40	SINELLI RAUL	Ford
41	IGLESIAS JUAN M.	Chevrolet
42	GUARNACCIA SERGIO	Ford
43	ROBBIANI ARIEL	Ford
44	JOSEPH RICKY	Chevrolet
45	SOTO PABLO	Dodge
46	ZANATTA RENE	Chevrolet
47	AZAR JAVIER	Torino
48	ROSSI MATIAS	Chevrolet
49	DEL BO ROBERTO	Chevrolet
50	CANDELA ENRIQUE	Ford
51	IGLESIAS NICOLAS	Ford
52	REDOLFI HUGO	
53	REX	Ford
54	BELLOSO LUIS	Ford
55	RAFU PABLO	Ford
56	OYHANART MARIANO	
57	SAVINO JOSE	Ford
58	ARRAUSI CARLOS	Chevrolet
59	RIVA NESTOR	Dodge
60	LAVARI EDGARDO	Ford
61	CIANTINI JOSE	Dodge
62	CIANCAGLINI ARMAN.	Ford
63	DI MARCO JUAN C.	Chevrolet
64	URTUBEY ALEJANDRO	Chevrolet
65	URTUBEY FACUNDO	Chevrolet
66	BELLI DANIEL	Chevrolet
67	GIAVEDONI CARLOS	Chevrolet
68	RAMA OSCAR	Chevrolet
69	SOSA JUAN MANUEL	Chevrolet
70	VIDELE ROBERTO	Ford
71	FERNANDEZ MAX.	Ford
72	BIANCHI FABIAN	Ford
73	AGUIRRE GASTON	Chevrolet
74	SUAREZ CRISTIAN	Dodge
75	GIL BICELLA FACUNDO	Dodge
76	BRADAS HERNAN	
77	MISERDA CARLOS	Dodge
78	BUGLIOTTI MARCELO	Chevrolet
79	NOLESI MATHIAS	Ford
80	DOSE CHRISTIAN	Chevrolet
81	GUIDI NELSON	Ford
82	OÑATIBIA NELSON	Dodge
83	FONTANA GUSTAVO	Ford
84	GIUSTOZZI FABIAN	Dodge
85	GURINI NESTOR	Ford
86	LOPEZ JUAN CARLOS	Ford
87	SMITH BRIAN	Chevrolet
88	FIRMANI JOSE LUIS	Dodge
89	SPATARO EMILIANO	Torino
90	BASSO MARTIN	Ford
91	SOLMI SERGIO	Chevrolet
92	LOPEZ JUAN MANUEL	Ford
93	LA MANNA MARCELO	Chevrolet
94	MONTANER JAIME	Dodge
95	SAIZ CARLOS	
96	MULET LEANDRO	Chevrolet
97	CUTINI HUGO	Chevrolet
98	VIGLIANCO DANTE	Chevrolet
99	BINI ALEJANDRO	Torino
101	UGALDE LIONEL	Ford

RANKING TC PISTA

LA PLATA

3	JUAN MAXIMILIANO	Ford
5	PICCINI MARTIN	Ford
6	POGGI SERGIO	Dodge
7	LOGARZO PEDRO	Ford
8	LIFSCHITZ FEDERICO	Ford
9	CASTELLANO GUI.	Chevrolet
10	CAMPANERA LAUREA.	Chevrolet
11	DIRUSCIO SEBASTIAN	Chevrolet
12	ACEBAL MARIANO	Chevrolet
13	SOTRO WALTER	Ford
14	MARCILESE ROBERTO	Chevrolet
15	DE CARLO DIEGO	Chevrolet
16	del BARRIO CARLOS P.	Dodge
17	PICHINI MAURO	Ford
19	HEIM SIMON ADAN	Dodge
20	TESTA ARIEL	Ford
21	OLIVELLI MARIO	Ford
22	PICCININ ESTEBAN	Ford
23	MORELLO ALDO	Ford
24	IMPIOMBATO RICARDO	Chevrolet
25	CASERTA GASTON	Ford
26	SAVA CARLOS	Chevrolet
27	FAYANAS HUGO	Ford
28	AGLIANI HUGO	Ford
29	PERONI ALEJANDRO	Dodge
30	BONELLI PROSPERO	Ford
31	CONVERSO GASTON	Ford
32	D'AMBROSIO ANDRES	Ford
33	GONZALEZ EMILIANO	Ford
34	PACIONI GASTON	Ford
35	LACCETTE DARIO	Ford
37	BERALDI ABEL	Ford
38	CORDICH IGNACIO	Ford
39	LIPAROTI HERNAN	Ford
40	FEDERICO CARLOS	Chevrolet
41	ARAQUISTAIN MARTIN	Ford
43	ESPOSITO NESTOR	Ford
44	COTIGNOLA MARCELO	Ford
46	LOPEZ JULIAN	Ford
47	MERY WALTER	
48	FANCIO ALBERTO	Chevrolet
49	BORIO ILDO	Chevrolet
50	VELATA RUBEN	Ford
51	GARCIA HECTOR	Ford
52	MORO RAFAEL	Ford
53	DUFAU JORGE	Chevrolet
54	DANDLEN PEDRO	Dodge
55	FIRPO ANTONIO	Ford
56	ARIN GUSTAVO	Dodge
57	DIAZ GASPAR	Chevrolet
58	TABORDA CHRISTIAN	Chevrolet
59	SOLIS GUSTAVO	Ford
60	ALVAREZ GASTON	Ford
61	TROTTA ESTEBAN	Chevrolet
62	ZUGHELLA GABRIEL	Ford
63	GONZALEZ SANT. (H)	Dodge
64	RUIZ RICARDO	Ford
65	VALENCIA CRISTIAN	Ford
66	VALDO GERMAN	Chevrolet
70	RUIZ CARLOS JOSE	Ford
71	PORTA ENRIQUE	Ford
72	DOPICO CARLOS	Dodge
73	ALBESE CLAUDIO	Chevrolet
77	RICCI JOSE MARIA	Ford
78	FERNANDEZ JORGE	Ford
84	BERTOZZI JUAN	Chevrolet
85	CALAMARI MIGUEL	Chevrolet
86	CALCULEFF, FRANC.	Ford
87	BELMARTINO GERAR.	Ford
88	PAPARELLA JUAN M.	Dodge
91	LA CORTIGLIA, OMAR	Ford
95	OYHANART, MARIANO	Ford
101	CASTELLANO, JONA.	Dodge

Campeonato Argentino

TC 2004

Posiciones disputadas 2 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Ortelli, Guillermo	45.50	70.50
2	Rossi, Matías	30.50	30.50
3	Martínez, Omar	27.50	50.00
4	Verna, Rafael	24.50	24.50
5	Hernández, Walter	21.50	21.50
6	Ciantini, José	19.50	
7	Bessone, Ernesto	19.00	19.00
8	Aventín, Diego	17.00	15.00
	Silva, Juan Manuel	17.00	17.00
10	Cingolani, Daniel	16.00	16.00
11	Altuna, Mariano	16.00	16.00
12	Fontana, Norberto	15.50	
13	Occhionero, Alejandro	14.50	14.50
14	Ledesma, Christian	13.50	13.50
15	Balzano, Javier	13.50	13.50
16	Traverso, Juan María	12.50	12.50
17	Ponce de León, Gabriel	11.50	10.50
18	Tanoni, Omar	11.00	8.00
19	Catalán Magni, Julio	11.00	7.00
20	Ugalde, Leonel	10.00	

Campeonato Argentino

TC Pista 2004

Posiciones disputadas 2 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Diruscio, Sebastián	29.50	50.00
2	Lacette, Darío	27.50	27.50
3	Piccini, Martín	25.00	25.00
4	M. Juan, Maximiliano	24.00	24.00
	Campanera, Laureano	24.00	24.00
6	Bonelli, Próspero	23.00	23.00
7	De Carlo, Diego	21.00	21.00
	Piccinin, Esteban	21.00	20.00
9	Castellano, Guillermo	20.00	20.00
	Marcilese, Roberto	20.00	20.00
11	Sotro, Walter	17.00	16.00
	Pichini, Mauro	17.00	
13	Sava, Carlos	11.50	10.50
	Dandlen, Pedro	11.50	11.50
15	Peroni, Alejandro	11.00	11.00
16	Poggi, Sergio	10.00	7.00
17	Lifschitz, Federico	9.50	8.00
18	G. Alvarez	9.00	
19	Agliani, Hugo	8.50	8.50
	E. González	8.50	7.50

AUTODROMO "ROBERTO JOSE MOURAS" - LA PLATA

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 20 de MARZO de 2004			DOMINGO 21 de MARZO de 2004		
12:15 a 12:45	Entre. Desafío Ford	2da.	8:30 Hs.	Final Desafío Ford	10 v.
13:00 a 13:15	Clasif. TCP Grupo A	2da.	9:10	1ra. Serie TC	6 v.
13:20 a 13:35	Clasif. TCP Grupo B	2da.	9:40	2da. Serie TC	6 v.
13:50 a 14:10	Entre. TC 3er. Tercio	2da.	10:10	3ra. Serie TC	6 v.
14:15 a 14:35	Entre. TC 1er. Tercio	2da.	11:05	Final TC PISTA	15 v.
14:40 a 15:00	Entre. TC 2do. Tercio		11:50	Serie Comp. TC	5 v.
15:15 a 15:35	Clasif. Desaf. Ford	6 v.	12:50	Final T. Carretera	24 v.
15:50	1ra. Serie TC Pista	6 v.			
16:20	2da. Serie TC Pista	2da.			
16:50 a 17:05	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.	Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la Serie Complementaria). Com. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y F. Carro. Comisario Técnico: Carlos Marchese.		
17:10 a 17:25	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.			
17:30 a 17:45	Clasif. TC 2do.Tercio				

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Eso que vivimos desde adentro

De un sueño nació una idea, y de ésta una pasión que creció pensando en quienes se encuentran en los lugares más remotos de nuestro país, y comparten el mismo amor por los autos que nosotros.

Por vos, y por aquellos que te enseñaron, y nos enseñaron, que con sólo una acelerada nuestro corazón nos puede hacer sentir que estamos vivos: ***es que nos esforzamos cada día más para que vivas el automovilismo a través de sensaciones.***

carburando

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF